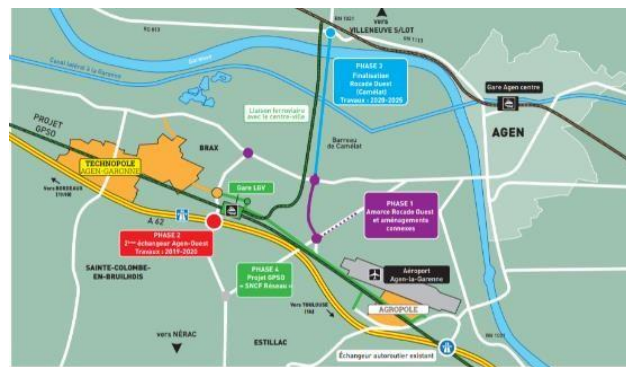


Réalisation d'un Plan de Mobilité à l'échelle de l'agglomération d'Agen



Réunion diagnostic

Mars 2022



Sommaire



1. Objectifs de la réunion
2. Contexte, objectifs de la mission et méthodologie
3. Présentation du diagnostic
4. Echanges
5. Suite de l'étude

Objectifs

Double objectif de la mission d'élaboration d'un Plan de Mobilité :

Réduire les inégalités en termes de déplacement pour garantir à tous l'accès aux services

S'inscrire dans les **orientations fixées par la Loi d'Orientation des mobilités**, notamment :

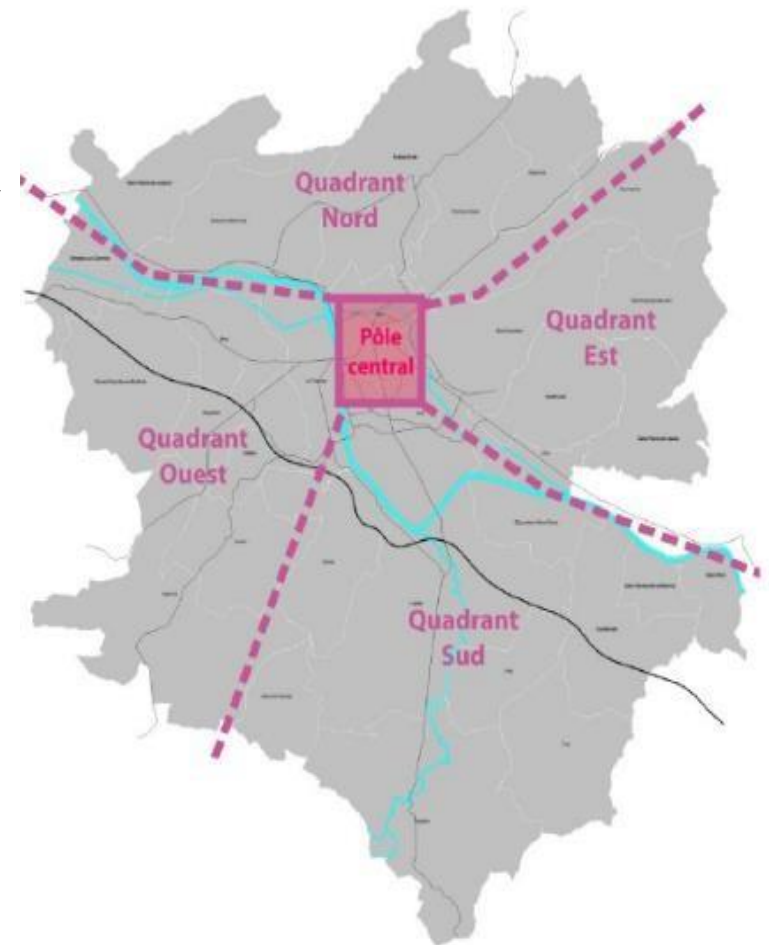
- **Réduction de l'usage de la voiture autosoliste**
- Refonte des transports collectifs plus attractifs et compétitifs par rapport à la voiture
- Consolidation et accompagnement de la politique cyclable, développement de la marche
- Développement des mobilités partagées : autostop organisé, covoiturage...
- Limitation de l'étalement urbain
- Prise en compte de la mobilité inclusive (personnes ayant des difficultés à se déplacer de façon autonome)
- Développement du conseil en mobilité
- Prise en compte des enjeux financiers

Une démarche de concertation

- Entretiens avec une trentaine d'acteurs locaux (actifs, publics fragiles, scolaires, tout public)
- Contributions écrites de 5 acteurs : Apreva, café vélo, association Co-clic-co, rez, Mobicoop, et Handi-Wagala
- Enquête en ligne auprès des habitants (362 réponses)
- Ateliers de concertation
- Comités techniques
- Commission Mobilités
- Réunions de travail
- Réunions publiques

Contexte territorial

- Un phénomène de **périurbanisation**, avec un ralentissement de croissance de population sur le cœur urbain au profit des communes périurbaines
- Une **concentration des emplois et équipements majeurs** sur le centre et la 1ère couronne
- Des **disparités de revenus**, un **vieillessement de la population**
- Une diversité de paysages

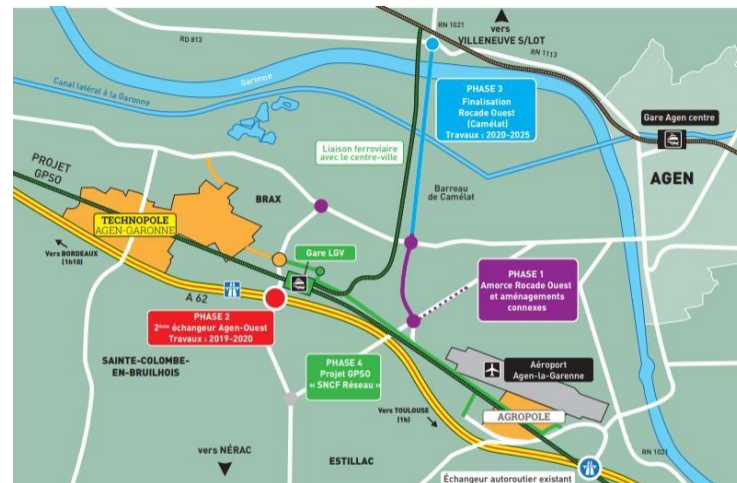


Contexte

Contexte des mobilités

- Un positionnement stratégique sur les axes de transport
- Une **organisation concentrique des flux**
- Un usage prédominant et en hausse de la voiture, avec des contraintes majeures conduisant à des encombrements

Schéma des grandes infrastructures de l'Etat



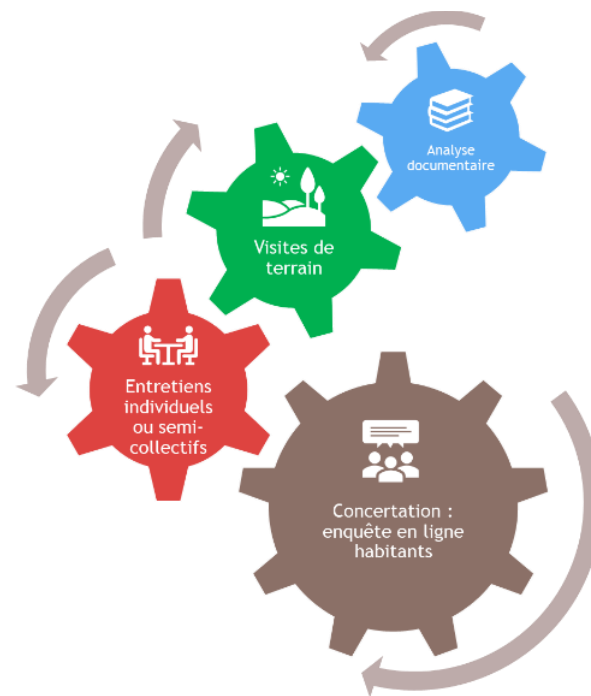
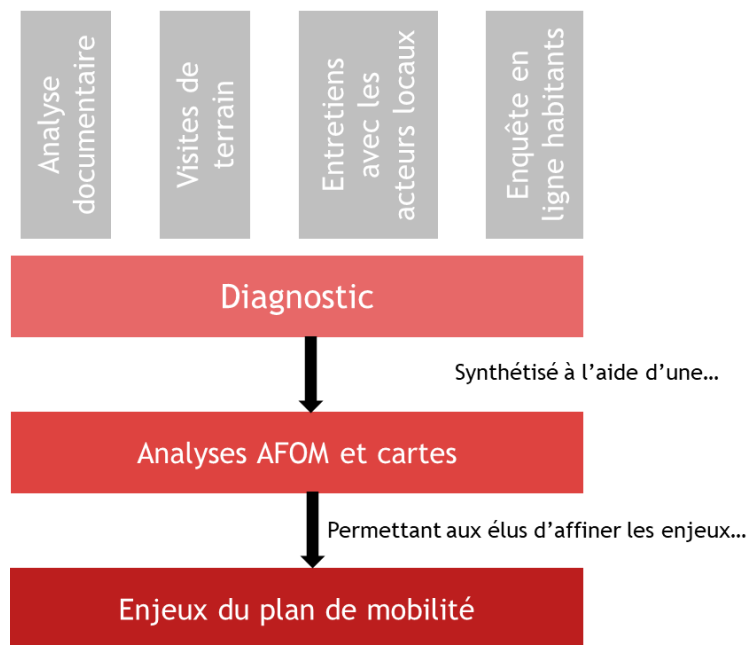
- Plusieurs **itinéraires cyclables** et des **Vélos à Assistance Electrique en location**
- De nombreuses études prospectives : **Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)**, Rapport d'étude prospective **Ville d'Agen en 2030**, **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)** du pays d'Agenais, Schéma des grandes infrastructures de transport de l'Etat projeté par la CAA...
- Une **crise sanitaire** ayant impacté les comportements en matière de mobilité

Méthodologie

Phase 1 : diagnostic et enjeux

Démarche d'analyse thématique croisée :

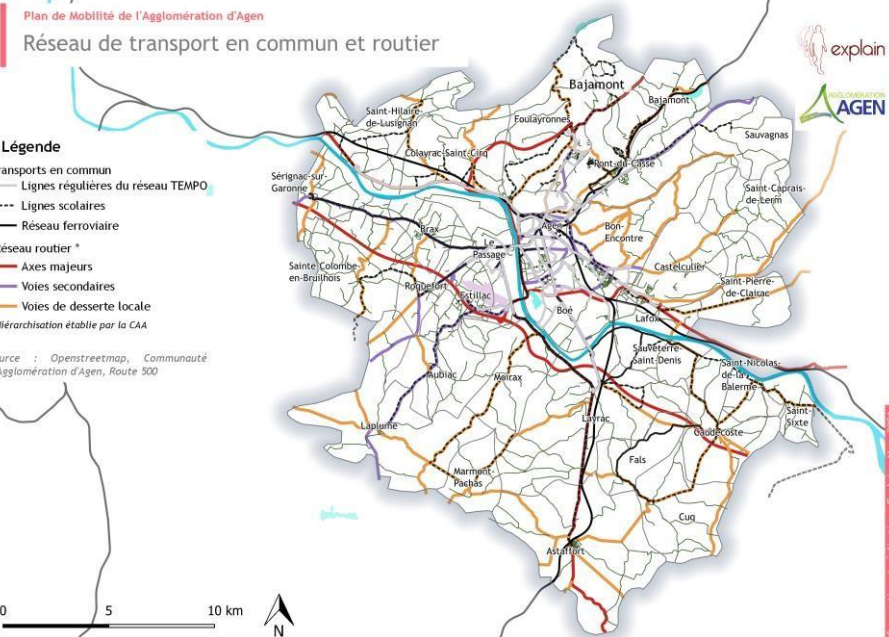
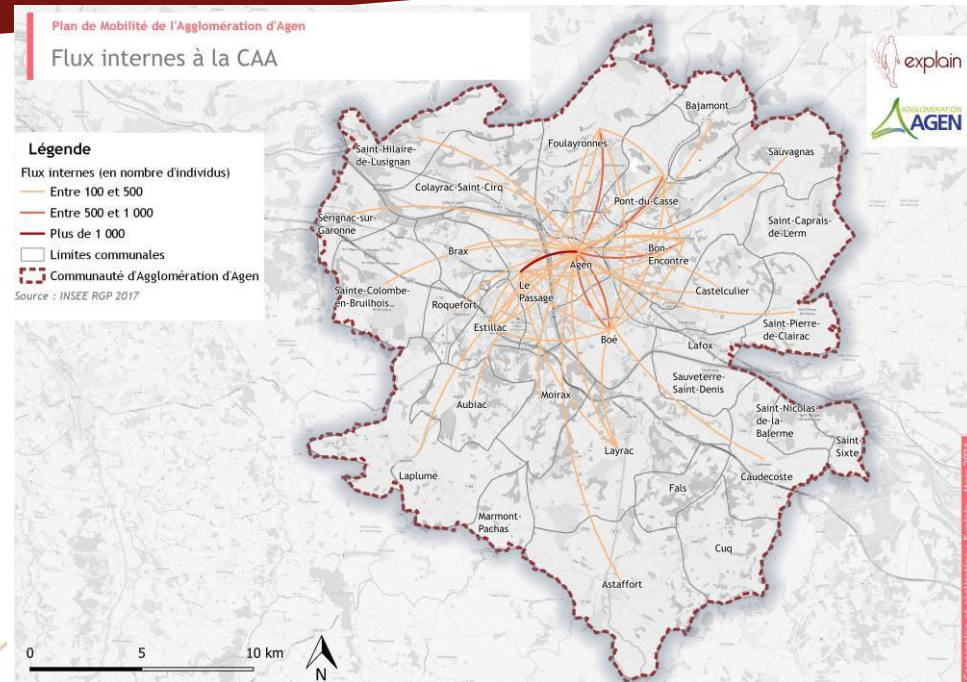
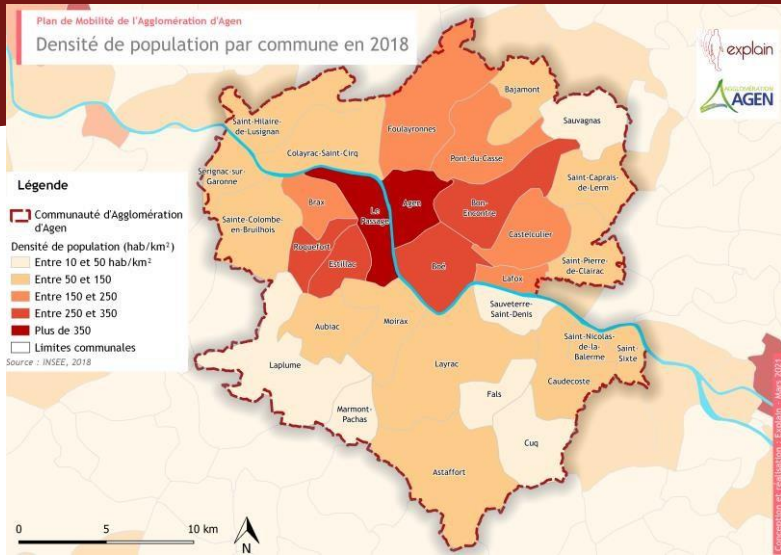
- Territoire et besoins de déplacement
- Réseaux de transports collectifs, intermodalité, modes non motorisés, écomobilité, transport routier, transport de marchandises, stationnement



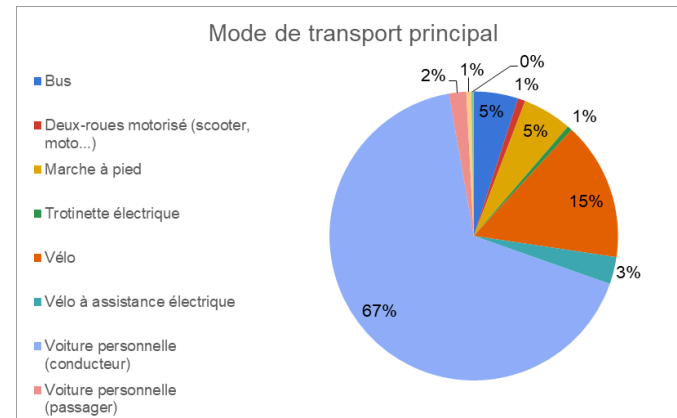
Bilan urbanisme et mobilités

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Une bonne desserte par les réseaux de transport concentriques du centre de l'agglomération notamment d'Agen, en cohérence avec l'organisation des flux• De nombreux flux internes à la CAA• Une part élevée de flux intracommunaux, favorables aux déplacements courts en modes actifs• De nombreuses zones d'activités et commerciales existantes desservies par le réseau urbain• Des projets routiers et ferroviaires à l'horizon 2030	<ul style="list-style-type: none">• Une concentration des services sur le cœur d'Agglomération, impliquant de nombreux déplacements routiers générant des nuisances (pollution, bruit...)• Une utilisation très importante de la voiture particulière (territoire rural)• Une périurbanisation observée, conduisant à un allongement des déplacements et de l'usage de la voiture• Des logements sociaux réalisés ou en projet, éloignés d'une desserte en transport collectif ou une desserte inadaptée par rapport aux besoins de déplacement
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Une localisation au carrefour de plusieurs départements et régions dynamiques• Un positionnement stratégique sur l'axe Bordeaux-Toulouse, avec la relance du projet LGV Bordeaux-Toulouse (GPSO)• Des documents cadre, dont le PLUi, qui limitent le phénomène de périurbanisation	<ul style="list-style-type: none">• Des communes rurales encore faiblement desservies par le réseau de transport collectif• Des pratiques ancrées de l'utilisation de la voiture

Bilan urbanisme et mobilités



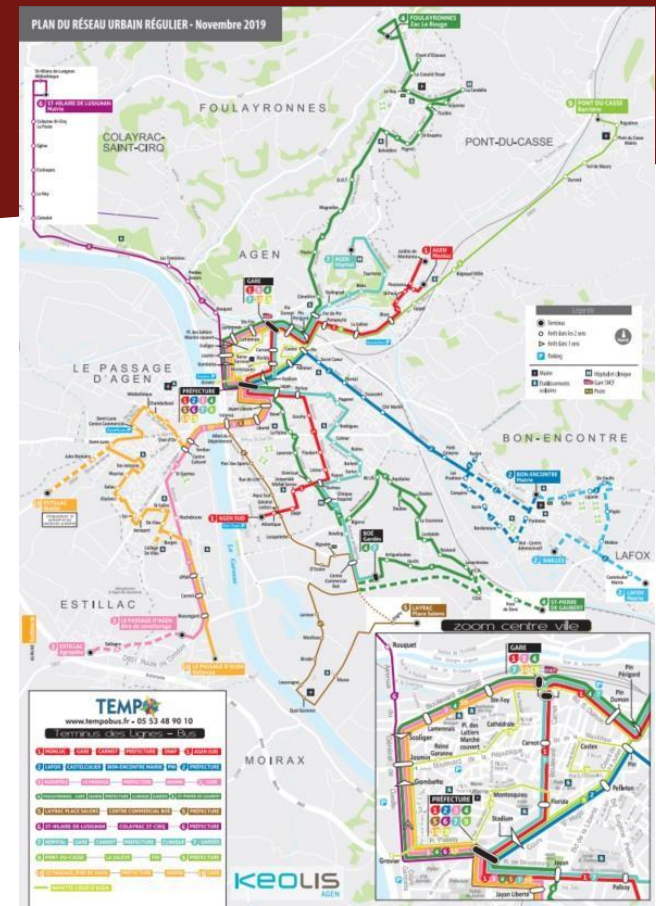
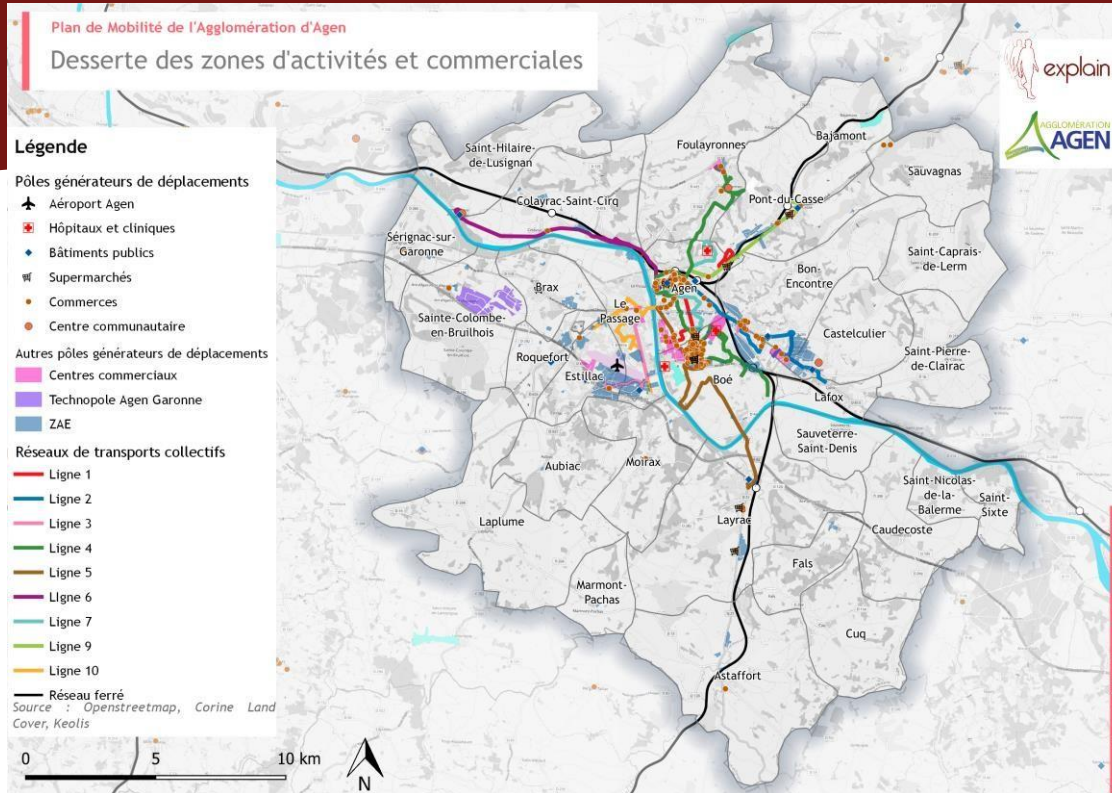
Enquête habitants



Bilan Transport collectif

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Un réseau ferroviaire équitablement tourné vers Bordeaux et Toulouse, avec une offre importante, diversifiée et compétitive en termes de temps de parcours• Un réseau de transport routier régional et interrégional composé de 5 lignes, avec une ligne Agen/Villeneuve-sur-Lot, relativement efficace, adaptée aux besoins des actifs• Une bonne desserte du cœur de l'agglomération par le réseau urbain (Agen, Boé, Le Passage)• Une tarification unique pour le réseau urbain et le transport à la demande• Deux pôles multimodaux majeurs, avec un aménagement récent qualitatif de la gare d'Agen• Un nombre de voyages en hausse entre 2018 et 2019 sur les lignes régulières	<ul style="list-style-type: none">• Des lignes nombreuses et une superposition des réseaux• A l'exception de la ligne Agen/Villeneuve-sur-Lot, les lignes de transport routier régional et interrégional ont une faible fréquence et sont peu adaptées aux migrations pendulaires• Un réseau TCU comparable en terme de voyages et km parcourus par rapport aux autres agglomérations (performance moyenne), mais rapportant moins de recettes• Un réseau TCU en étoile qui complexifie les trajets et contraint les usagers à passer par le cœur d'Agen• Des temps de parcours longs et parfois peu attractifs notamment sur le réseau scolaire• Un TAD peu utilisé• De fortes inégalités de desserte du territoire• Des espaces non desservis par les transports collectifs, où la voiture est le principal mode de déplacement (ZAE Sun Valley, Technopole, communes rurales, logements sociaux éloignés...)• Un réseau inégalement fréquenté
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• De nombreuses solutions alternatives à exploiter (évolution du TAD, circulation en heures creuses,...)• Des projets en cours de réflexion notamment sur le P+R du centre des congrès et la LGV Sud-Ouest• De fortes attentes d'amélioration de la part des acteurs locaux et habitants pour la desserte des pôles d'emploi (solutions pour les horaires décalés), des lieux d'étude et lieux touristiques (fréquence et horaires), des publics fragiles, des commerces (amplitude), principalement à l'extérieur d'Agen	<ul style="list-style-type: none">• Un seul accès au réseau ferré sur le territoire de l'agglomération par la gare d'Agen• Des bus peu fréquentés en heures creuses

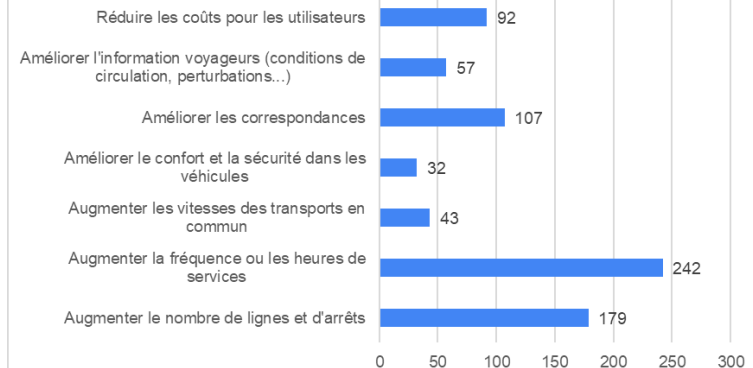
Bilan Transport collectif



Enquête habitants



Actions prioritaires pour les transports en commun



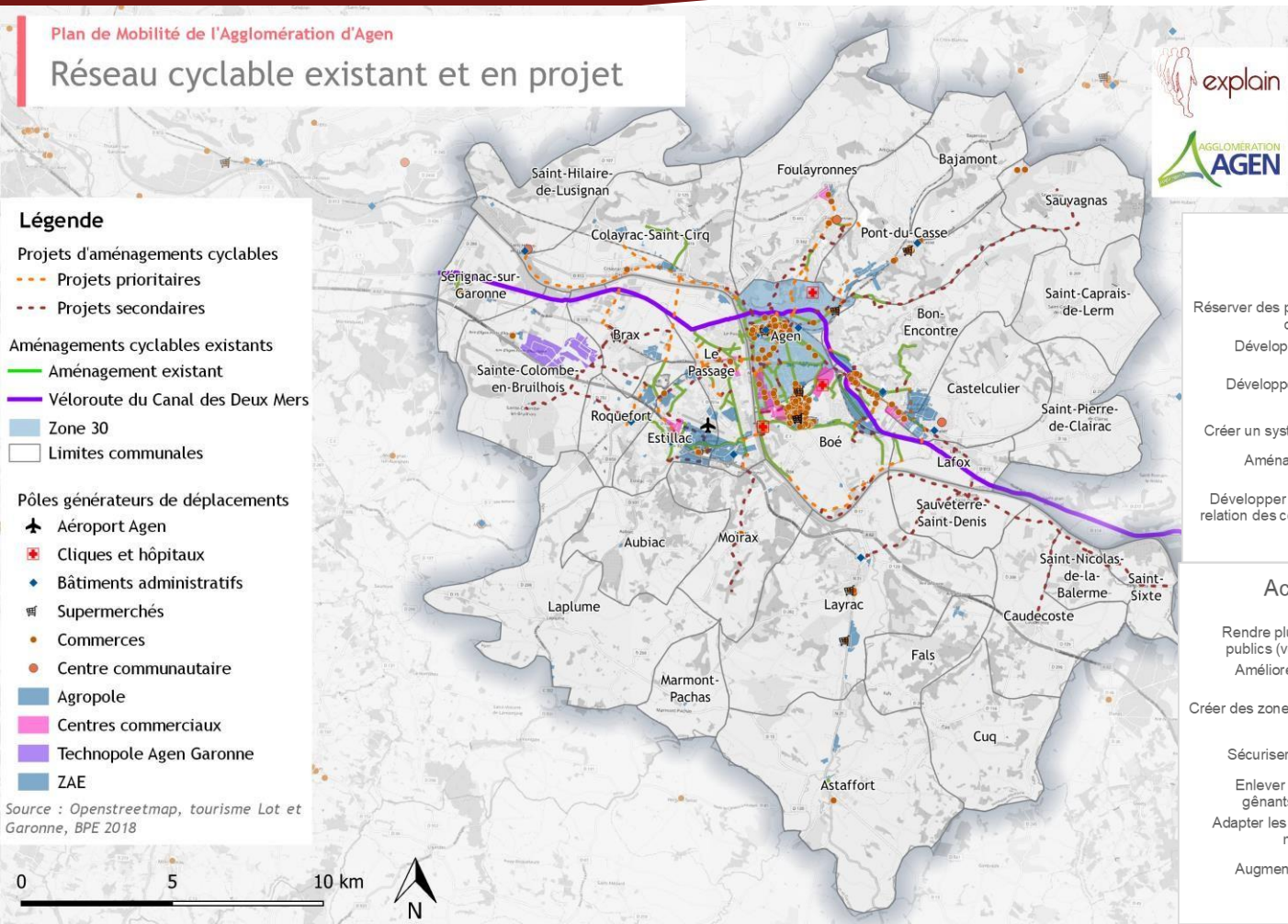
Bilan Modes non motorisés et écomobilité

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Le canal des 2 mers d'envergure nationale, qui encourage la pratique du cyclotourisme• La mise en place de zones apaisées notamment à Agen et Le Passage (zone 30, zones de rencontre)• Un PEM de qualité récemment aménagé en gare Agen• De nombreux circuits de randonnée pédestre• De nombreuses places de stationnement vélo essentiellement à Agen• Le label « Accueil vélo », détenu par le café vélo, l'Office du tourisme, les points d'informations de Sérignac et la halte de Boé• Un service de location de vélos courte durée proposé par l'office du tourisme, le café vélo (proposant aussi la réparation) et l'association Fées du Sport (proposant aussi formation et don de vélos)• Des services de mobilité solidaires : « micro-transport » et location/réparation/vente de voitures (Apreva)• Un tiers-lieux à Sérignac proposant du coworking• De nombreuses bornes de recharge électriques et en projet• Quelques initiatives de Pland de Mobilité Employeurs et Agents	<ul style="list-style-type: none">• Un relief marqué et des coupures urbaines• Des aménagements cyclables discontinus concentrés en cœur d'agglomération mais quasi-absents en dehors• Des aménagements hétérogènes et peu entretenus• Un manque de sécurité pour les modes non motorisés, notamment sur les franchissements de la Garonne et les pénétrantes d'Agen• Des stationnements vélos parfois peu adaptés (pince-roues)• Un manque de suivi de la pratique du vélo en raison de l'absence de données de comptage• Deux aires de covoiturage, avec uniquement celle de l'A62 bien fréquentée• Des actions de communication, information et sensibilisation limitées• Une expérimentation de vélos à assistance électrique en libre-service assez limitée
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Un Schéma Directeur Cyclable d'agglomération permettant une mise en œuvre coordonnée et un suivi régulier des nombreux projets d'aménagements• Un projet de piétonnisation du canal à Agen• Un fort potentiel de développement sur les courtes distances et pour les déplacements du quotidien, notamment pour le vélo utilisé surtout en loisir• La mise en place d'une aide à l'achat de vélo à assistance électrique• Des projets ou réflexions sur l'écomobilité (autopartage, covoiturage, véhicules à faibles émissions pour le réseau Tempo, Mobicoop...)• De fortes attentes sur le vélo de la part des acteurs locaux et habitants (amélioration des infrastructures existantes, résorption de discontinuités et développement de stationnements et services)• Des attentes d'amélioration sur la marche de la part des acteurs locaux et habitants	<ul style="list-style-type: none">• Une utilisation forte de la voiture particulière notamment dans les communes rurales• Une pratique du « tout voiture » ancrée dans les mœurs, avec d'importants freins sur la pratique du covoiturage, notamment pour l'accès à l'emploi• Un manque de collaboration entre la CAA / les communes et l'association Vélo cité en Agenais• Une crise sanitaire dont la pérennité des changements impulsés reste incertaine

Bilan Modes non motorisés et écomobilité

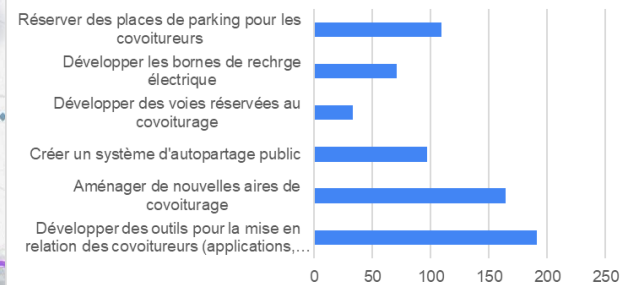
Plan de Mobilité de l'Agglomération d'Agen

Réseau cyclable existant et en projet

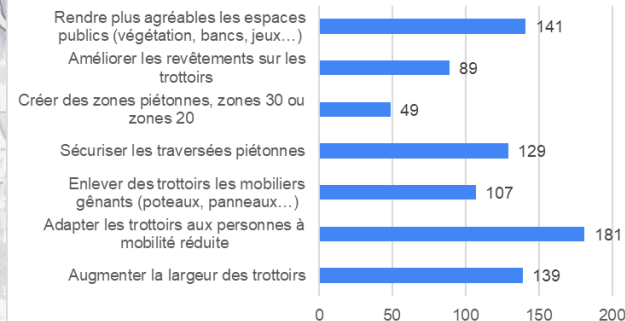


Enquête habitants

Actions prioritaires pour le covoiturage/autopartage



Actions prioritaires pour la marche à pied



Bilan Personnes à Mobilité Réduite

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Des centres-villes aménagés en cœur d'agglomération, prenant en compte à chaque travaux l'accessibilité PMR• Un Schéma Directeur de l'Accessibilité en Transport Collectif de la CAA ambitieux et qui a déjà été en partie mis en œuvre, avec un renouvellement à l'aide de véhicules adaptés• La gare d'Agen mise en accessibilité récemment (inscrite à l'Ad'Ap* Régional)• Des initiatives locales diverses pour aider les publics fragiles : auto-école solidaire, location de scooters, aide financière pour le permis de conduire, Garage et loueur social / Transport social individuel ou semi-collectif (Apreva), TPMR (Handi-Wagala), ...	<ul style="list-style-type: none">• En dehors des centres-villes du cœur d'agglomération, une accessibilité plus limitée• Des trottoirs souvent encombrés par des obstacles fixes ou mobiles• Des revêtements parfois vieillissants, pouvant s'avérer dangereux pour les PMR• Une accessibilité jugée encore faible du réseau de transport en commun (seuls 50 arrêts mis en accessibilité en 2017)• Un manque de lisibilité de l'information sur les dispositifs en faveur d'une mobilité inclusive et solidaire, avec une plateforme Mobilité 47 peu connue
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Des PAVE** mis en place dans toutes les communes de l'agglomération• Des acteurs mobilisés pour aider les publics fragiles	<ul style="list-style-type: none">• Des PAVE peu suivis dans la mise en œuvre

* Ad'Ap = Agenda d'Accessibilité Programmée

** PAVE : Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

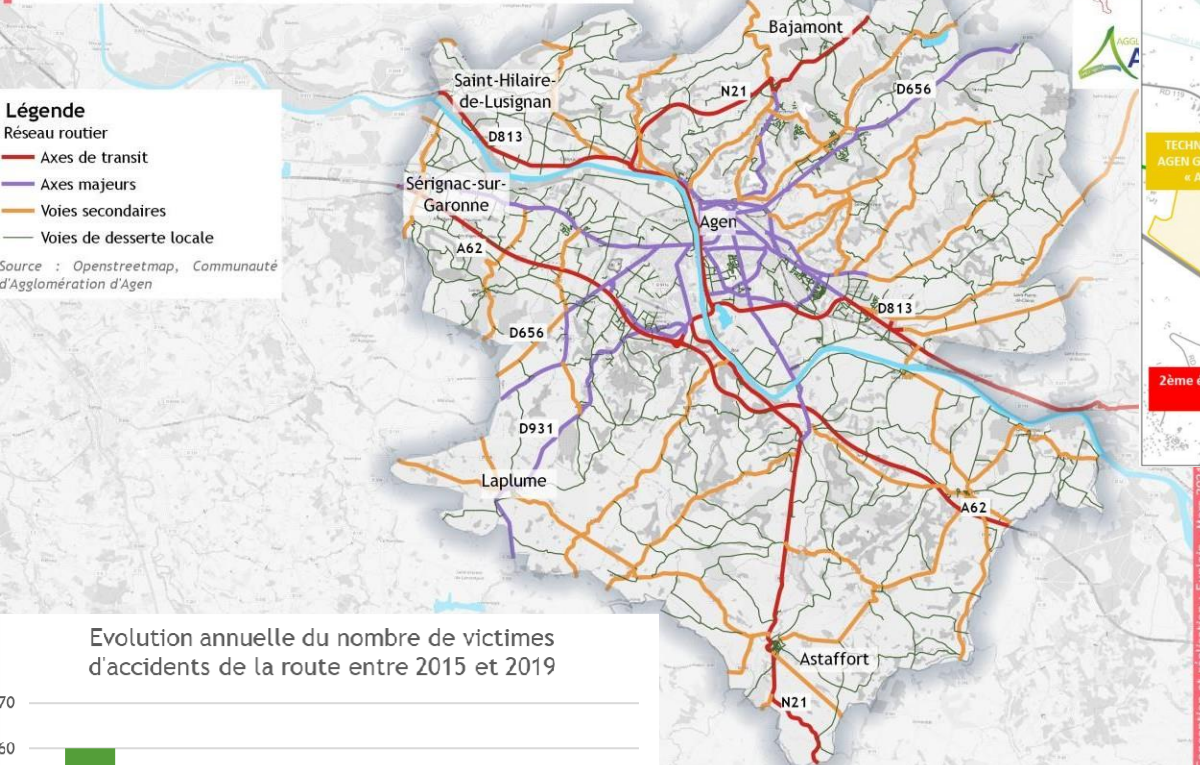
Bilan Transport routier

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Une bonne accessibilité du territoire grâce à sa position stratégique à la croisée de nombreux axes routiers• Un réseau viaire dense• Un trafic routier globalement fluide• Une baisse des accidents et du nombre de victimes impliquées	<ul style="list-style-type: none">• Une large place dédiée à l'automobile• Des trafics routiers importants dans le centre de l'agglomération• Un effet de coupure de la Garonne (peu de franchissement)• Quelques ralentissements ponctuels• Une part élevée d'accidents impliquant des deux roues motorisés
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Des projets en réflexion pour une amélioration de la desserte et des conditions de circulation sur le territoire• Des attentes exprimées par la population en matière de création de parc relais, mise en place de zones bleues et stationnement minute	<ul style="list-style-type: none">• Une utilisation majoritaire de la voiture individuelle• Des habitudes ancrées d'usage de la voiture individuelle• Une dépendance à la voiture pour des trajets contraints (horaires, absence d'alternative TC ou modes actifs), perçus comme nombreux par les habitants

Bilan Transport routier

Plan de Mobilité de l'Agglomération d'Agen

Hierarchie du réseau routier

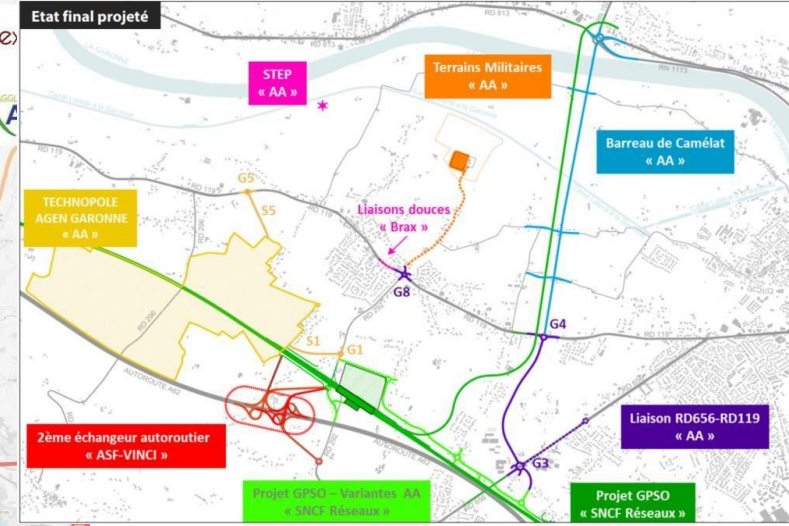


Légende
Réseau routier

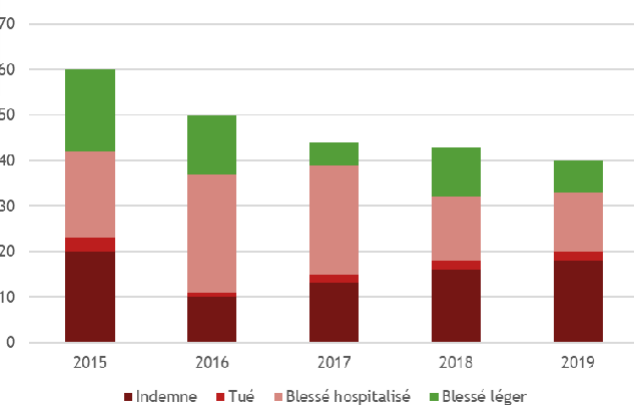
- Axes de transit
- Axes majeurs
- Voies secondaires
- Voies de desserte locale

Source : Openstreetmap, Communauté d'Agglomération d'Agen

Schéma des grandes infrastructures et des projets connexes en rive gauche ouest (PLUi)



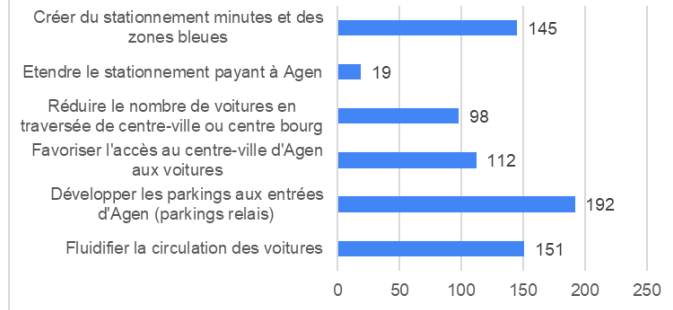
Evolution annuelle du nombre de victimes d'accidents de la route entre 2015 et 2019



Répartition des véhicules impliqués dans les accidents entre 2015 et 2019	Part des accidents
Deux roues motorisés	21%
Voiture	55%
Véhicule utilitaire	1%
Cycle	3%
Transport en commun	0%
Poids Lourds	4%
Piéton	15%

Enquête habitants

Actions prioritaires pour la circulation et le stationnement



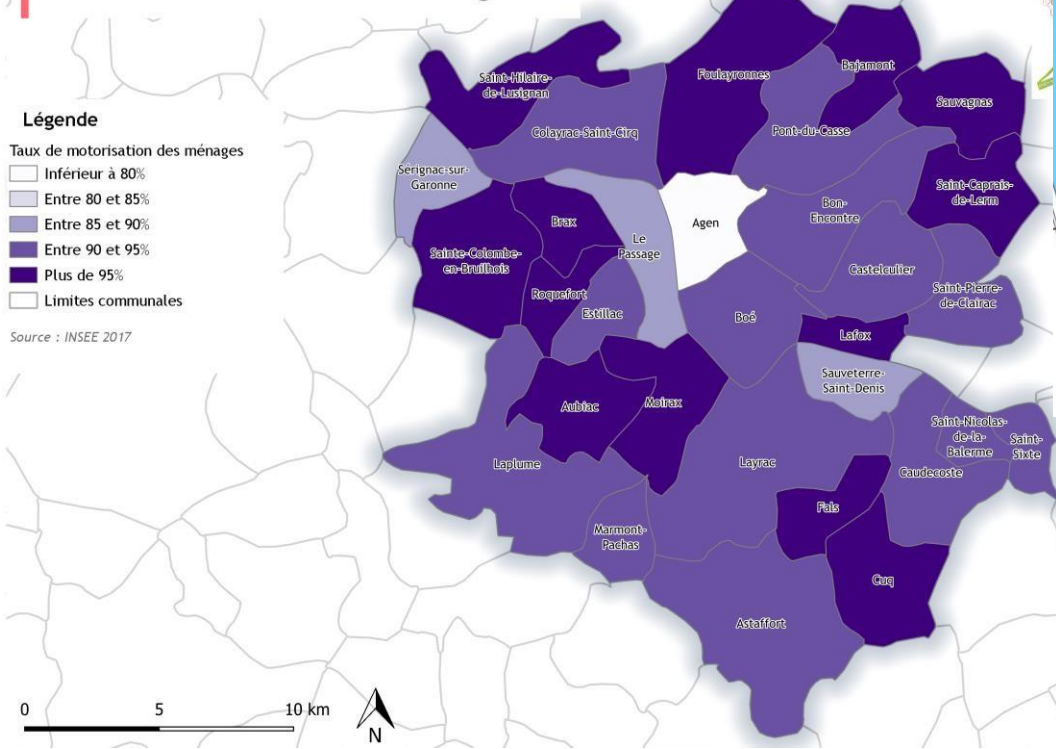
Bilan Stationnement

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Une facilité de stationnement à Agen, dans les parkings ou sur voirie, avec une offre abondante• Une bonne rotation, une bonne occupation et un bon respect de la zone de stationnement payante sur Agen• Une application mobile facilitant le paiement du stationnement à Agen• De nombreux parkings en ouvrage situés au cœur d'Agen• Une facilité de stationnement sur toute la CAA	<ul style="list-style-type: none">• Un taux de motorisation très élevé dans toutes les communes sauf à Agen• Des logements disposant de nombreuses places de stationnement privées sauf à Agen• Une tarification sur voirie plus faible que la tarification dans les parkings à Agen• Une occupation plus faible de certains parkings à Agen• Des poches gratuites au milieu de zones payantes à Agen• Quelques pratiques de stationnement illicite (sur trottoir dans les lotissements)• Un manque de stationnement réglementé dans les communes hors Agen (zone bleue ou arrêt minute)
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• De nombreuses dispositions et enjeux soulevés par le PLUi• Des attentes en matière de développement de parcs relais	<ul style="list-style-type: none">• Une offre de logements en centre-ville d'Agen ne correspondant pas aux attentes des ménages (nombre de places de stationnement, budget) entraînant la périurbanisation

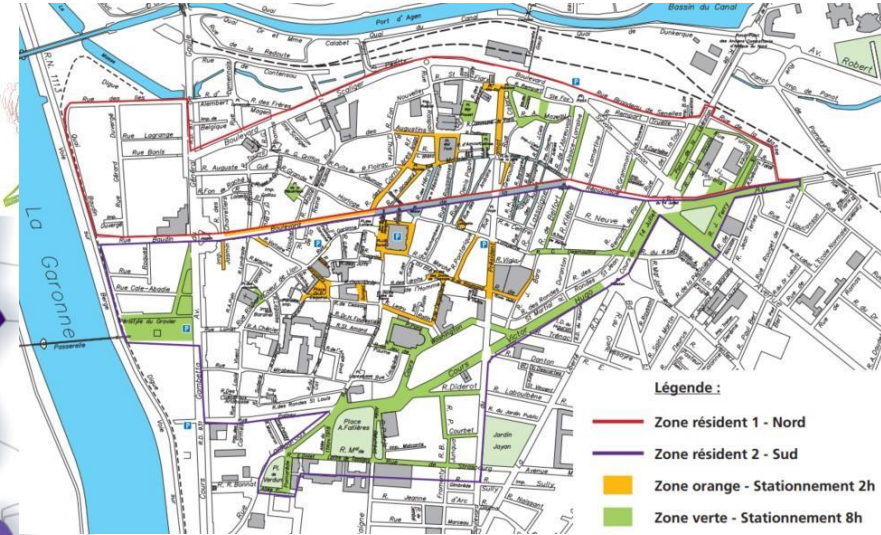
Bilan Stationnement

Plan de Mobilité de l'Agglomération d'Agen

Taux de motorisation des ménages

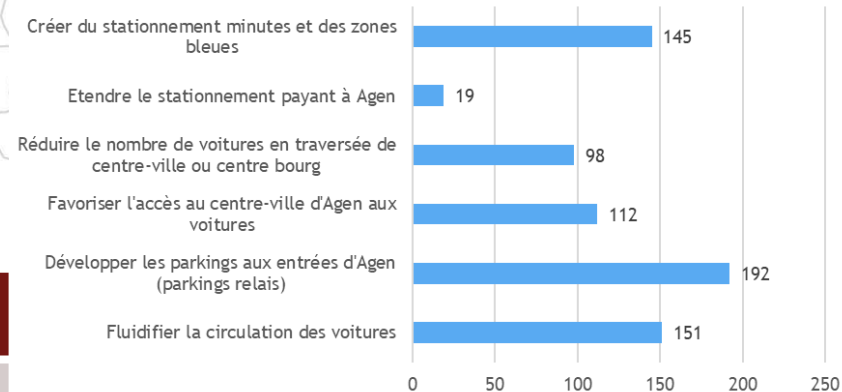


Offre de stationnement dans le centre-ville d'Agen



Enquête habitants

Actions prioritaires pour la circulation et le stationnement



Ménages disposant au moins d'une place de stationnement (Source : RGP, INSEE 2017)

	Nombre de ménages	Taux de motorisation des ménages (% de ménages disposant d'au moins une voiture)	Taux de ménages disposant au moins d'un emplacement de stationnement voiture
Agen	17 538	76%	43%
Autres communes	27 536	94%	75%
CAA	45 074	87%	62%